

Política de suelo y vivienda en el Madrid del primer tercio del XX

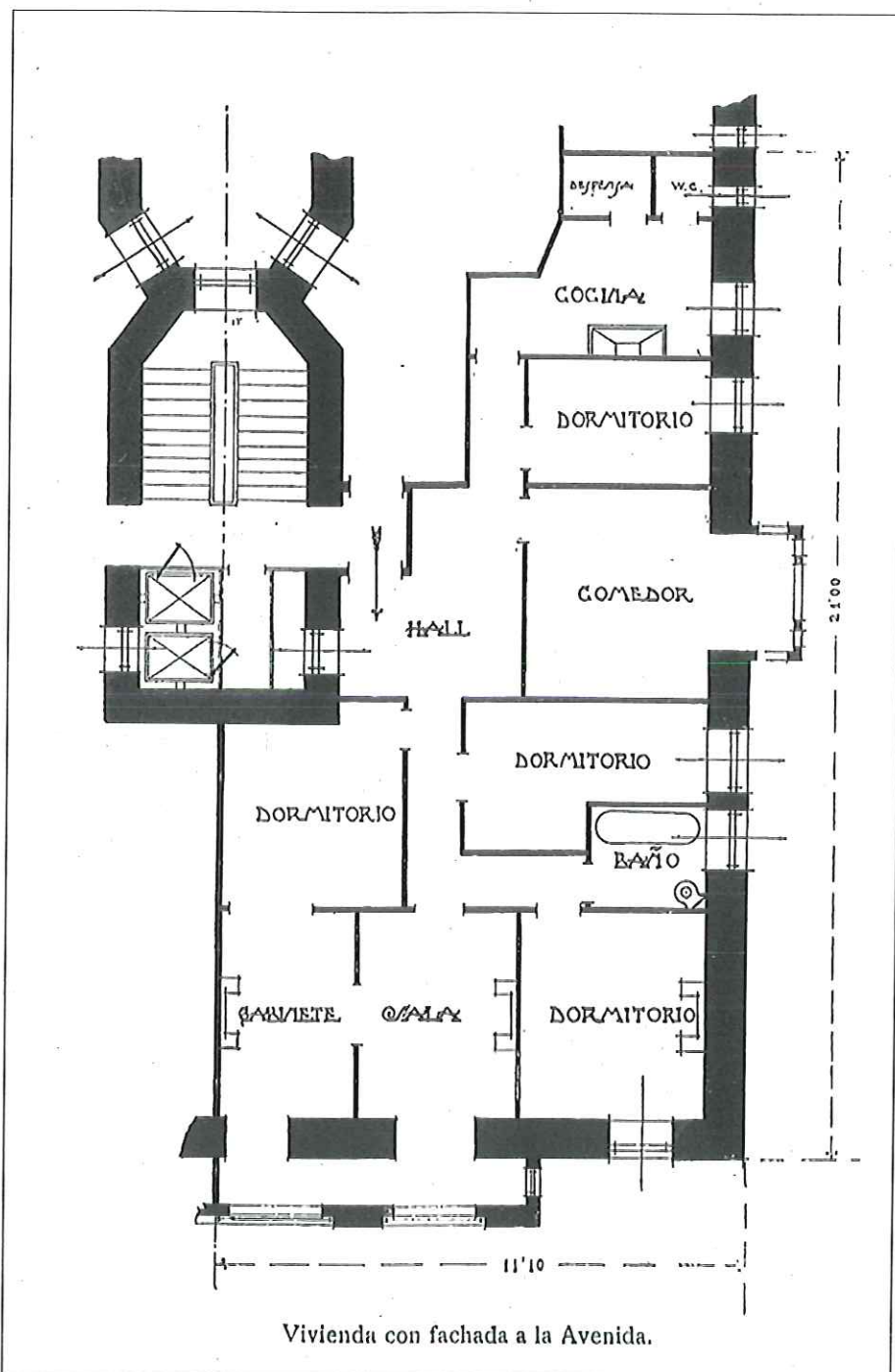
Carlos Sambricio

Catedrático de Historia y Urbanismo. ETS de Arquitectura, Madrid

A comienzos de los años veinte, César Cort, primer catedrático de *Urbanología* de la Escuela de Arquitectura de Madrid publicaba un artículo con un título que hoy choca por su sinceridad: *Urbanizar es un buen negocio*. Es conocida la *boutade* que señala como *urbanizar* consiste en *comprar suelo por hectáreas para luego venderlo por pies cuadrados*. Quizá por ello interese conocer la actividad desarrollada en el Madrid de los años veinte y treinta por la Compañía Urbanizadora Metropolitana, sin duda la más importante de las inmobiliarias que en aquellos años actuó en la Capital.

La Primera Guerra Mundial tuvo en Madrid, es sabido, una importante repercusión. A menudo se ha señalado cómo la economía española, al reconvertirse las industrias de los países beligerantes en industria de guerra, aprovechó la oportunidad y ante la euforia provocada por los rápidos y altos beneficios que reportaba cualquier inversión (al vender a cualquiera de los dos bandos productos manufacturados) llevó a muchos a invertir en nuevas fábricas.

Hubo también quienes intuyendo que el final de la Guerra implicaría la inmediata reconstrucción de las industrias en conflicto (y, por tanto, el brusco parón productivo de la nueva industria española, con el consiguiente descalabro económico) decidieron invertir en suelo urbano, comprando en Madrid y apostando por la transformación de la ciudad en una gran Capital. Y fue en dicho contexto como, en los años de la Gran Guerra, un grupo de arquitectos e ingenieros bilbaínos —con el apoyo del Banco de Vizcaya— decidieron una operación de suelo sobre el norte de la ciudad que trastocaría, a corto plazo, el futuro urbanístico de Madrid.



Vivienda de los "Titanic"

Por lo ambicioso de su propuesta necesariamente estudiaron tanto las redes de ferrocarriles urbanos construidos en esos años como los contados intentos llevados a cabo hasta el momento de construcción de ciudad por parte del capital privado.

trucción del Ensanche Norte, entendieron que el problema no consistía sólo en *continuar* la ciudad, salvando el límite de los Bulevares sino en construir una nueva ciudad más allá del cinturón de miseria que constituía la zona de chabolas. Buscando posibilitar la rápida ocupación de un área más que alejada del centro, estudiaron las experiencias sobre construcción de transportes suburbanos realizadas por particulares. Y ambos problemas les llevaron a analizar con sentido crítico la Ciudad

En 1894 Arturo Soria había iniciado la construcción, lejos de la metrópolis, de su Ciudad Lineal si bien la diferencia entre lo ideado por Soria y el proyecto de Otamendi y Mendoza era evidente. Soria había urbanizado (recalificado por su cuenta, por decirlo claramente) un suelo no urbano, obteniendo –en un primer momento– pingües ganancias. Sin embargo, bien porque la zona elegida, distante del



PLANO DE CONJUNTO

Centro urbano, obligara a Soria a financiar las infraestructuras y equipamientos necesarios (lo que supuso, a la postre, su ruina) bien porque la burguesía madrileña careciera de la sensibilidad que ya la berlinesa, londinense o parisina habían demostrado, abandonando la gran ciudad y optando por residir en su periferia, la realidad es que en 1917 la Ciudad Lineal apenas estaba ocupada, encontrándose ésta en práctica quiebra.

Otamendi y Mendoza, aprendieron la lección y frente a la arriesgada opción de Soria optaron por aprovechar la norma legal existente, de manera que fuese factible repercutir los gastos de urbanización tanto en el Municipio como en el Estado.

Sistema de transporte

Conscientes de cómo la industria creada con motivo de la Gran Guerra implicaba la llegada a la ciudad de una población emigrante que precisaría viviendas de alquiler, entendieron que construir viviendas económicas sólo sería posible caso de poder disponer de suelo barato. Desde esta lógica, comprendieron que el suelo económico sólo se encontraba lejos del centro (tanto más cuanto más distante) por lo que la viabilidad del proyecto quedaba condicionada a la existencia de un sistema de transporte rápido.

Otamendi conocía bien las experiencias americanas y europeas de ferrocarriles urbanos: desde hacía años *Revista de Obras Publicas* venía difundiendo el modelo berlinés o parisino de transporte y el mismo Otamendi había asistido en 1904 –junto con González Echarte y representando al Gobierno Español– tanto a la Exposición Internacional de San Luis como a la inauguración de la línea metropolitana construida en aquella ciudad.

Extrapolando los temas a la realidad madrileña, Otamendi se daba cuenta de la importancia del transporte en Madrid, ciudad donde desde finales del XIX se venía reclamando tanto la construcción de un ferrocarril de circunvalación como un ferrocarril metropolitano que comunicase los barrios distantes con el centro.

Así, en 1882 se había solicitado autorización para construir una línea que uniera Moncloa con Pacífico, con un trazado de 15 kilómetros y, al poco, Arturo Soria, buscando valorizar los terrenos de la Ciudad Lineal, encargaba a Manuel Becerra el trazado de un ferrocarril metropolitano



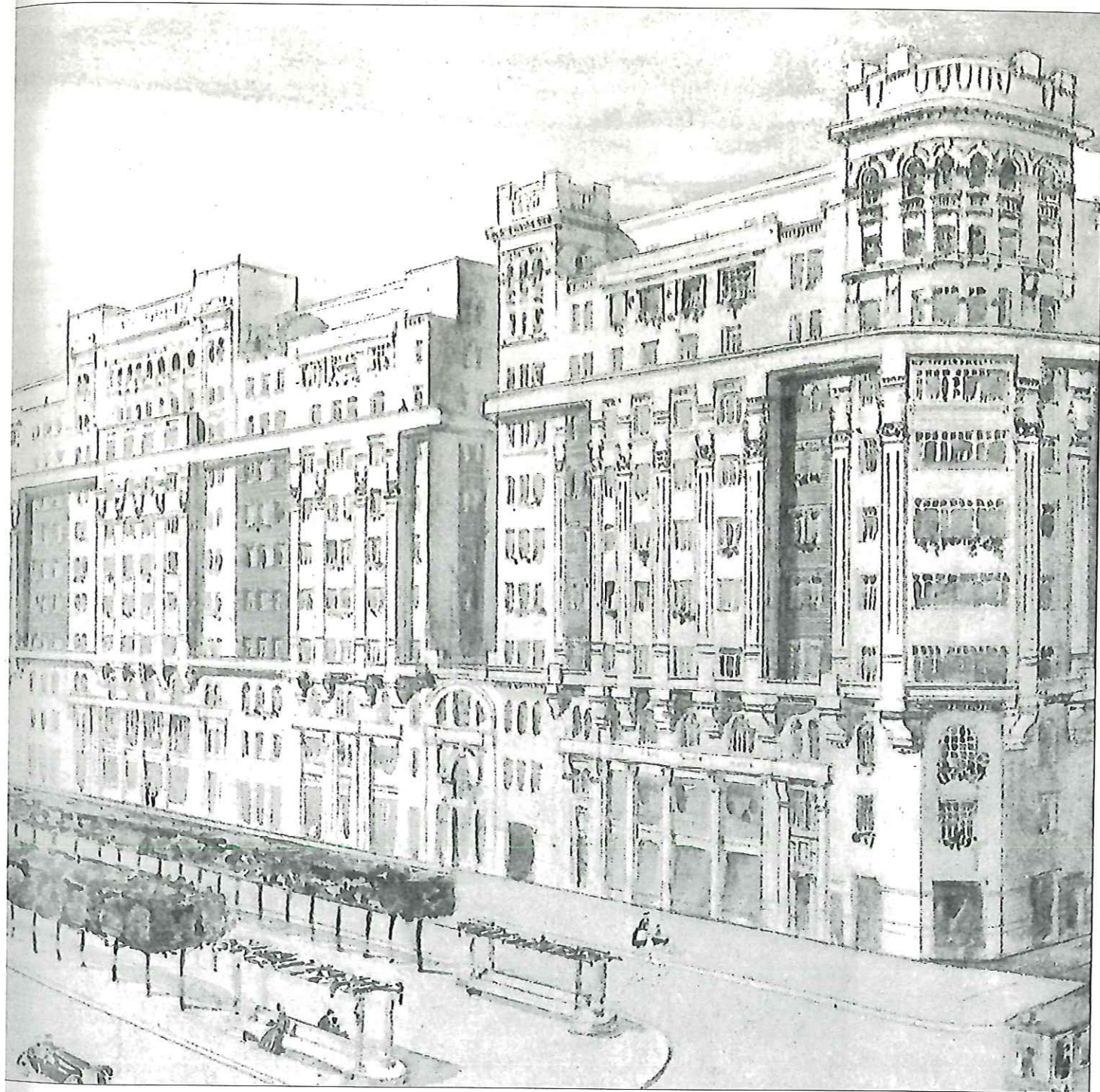
"Titanic" número 1.

que, desde la Puerta del Sol, llegara al cruce de Alcalá con Ciudad Lineal.

En 1892 García Faria obtenía la aprobación de un proyecto de Ley para construir un ferrocarril subterráneo. En 1904 se aprobaba la construcción de un tranvía que debía unir Cuatro Caminos con Colmenar Viejo (con estaciones intermedias en Tetuán, Fuencarral, El Goloso y Viñuelas); se proponía otro, que debía alcanzar

ahora la Villa de El Pardo y, en esos mismos años, Bore y Romero conseguían la aceptación de la Corporación.

Lo singular del caso es que ninguna de aquellas propuestas, pese a haber sido aprobadas algunas de ellas, se llevaron a término, según Otamendi, debido a que todos los proyectos citados eran incompletos y mal planteados. Por ello, cuando en 1917 propuso un ferrocarril suburbano metro-



politano capaz de comunicar la Puerta del Sol con Cuatro Caminos, lo primero que se buscó fue resolver las dificultades derivadas de las distribuciones de agua, gas, electricidad... para lo cual era preciso organizar el proyecto con firmes bases económicas.

Bases económicas

Ante la necesidad de contar con respaldo financiero, junto a Mendoza y Ota-

mendi aparece Enrique Ocharán, representante en la operación del Banco de Vizcaya así como González Echarte, con quienes ambos ingenieros estudiaron tanto la creación de la Compañía Urbanizadora Metropolitana como la puesta en funcionamiento del Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Ambos proyectos eran las dos caras de una misma moneda y al tiempo dos aspectos de una doble jugada: adelantarse a

cualquier otra posible propuesta de ferrocarril subterráneo y paralelamente ordenar el suelo situado al norte de la ciudad.

Conscientes de los problemas administrativos que la solicitud del Ferrocarril Metropolitano de Madrid pudiera provocar en el Ayuntamiento, solventaron estos solicitando su aprobación no como vía de comunicación urbana dentro del casco —en cuyo caso la concesión debía venir dada

por el Municipio— sino como ferrocarril secundario, sin subvención del Estado, siendo en consecuencia el Ministerio de Fomento el responsable de dar el oportuno informe.

Sustrayendo la aprobación (y control de las obras) al Ayuntamiento, un segundo rasgo de la astucia empresarial de Otamendi fue *hacer partícipe* a Alfonso XIII de la empresa del Metropolitano. Aprovechando la existencia de íntimas amistades comunes (Carmen Ruiz Moragas) Otamendi hizo pública la sedicente aportación del monarca de un sexto del capital necesario. Como consecuencia, el proyecto no sólo fue aprobado con pasmosa diligencia (diciembre de 1916) sino que Mendoza conseguía que tanto la supervisión y control del mismo dependiera del Consejo de Ministros (cuando era ya público que el monarca era *socio* de la Compañía merced al millón de pesetas *invertido*) como que, *y a la vista del interés nacional de la propuesta*, el Ministerio del Ejército aceptaba que las obras de los túneles fueran llevadas a término por soldados zapadores y no por obreros de la construcción, lo que provocó huelgas de los sindicatos por la participación del Ejército en una obra particular como era la construcción del *Metro* de Madrid.

Se decidía la construcción del ferrocarril subterráneo hacia el norte de la ciudad en un momento en que la industria se había llevado al sur, aprovechando las seis estaciones de ferrocarril existentes. Frente a un Ensanche trazado pero no construido (ocupado sólo por los depósitos de agua del Canal y por el cementerio de San Marcial) la situación fuera de la Ronda —entre Moncloa y Castellana— era caótica al entremezclarse equipamientos modestos (la Casa de Salud de San José y Santa Adela, los Viveros de la Villa o las cocheras de la Estación de Tranvías, en lo que era calle de Almansa) con un caserío compacto, construido sin ajustarse a un plan o norma alguna.

Dicho de otra forma, si las contadas edificaciones existentes al norte del Ensanche quedaban lejos de los Bulevares (inmediatas a las Rondas, dejando en consecuencia un enorme espacio vacío entre Quevedo-Iglesia y Cuatro Caminos) resultaba que nada más superar la Ronda aparecían núcleos urbanos (Tetuán, Prosperidad, Guindalera...) donde era posible construir sin licencia municipal o, lo que es lo mismo, sin obliga-

ción de pagar ningún tipo de impuesto municipal.

Conscientes del déficit de viviendas existentes (su número, entre 1888 y 1918, no había aumentado al mismo ritmo que un Madrid en el que su población se había casi duplicado) Otamendi y Mendoza proponían en 1917 construir allí viviendas de alquiler buscando aprovechar las ventajas fiscales establecidas en la propuesta presentada por el Gobierno, en 1914, para incentivar la creación de nuevas zonas urbanas fuera del límite de las grandes poblaciones en un Madrid donde, entre 1916 y 1922, sólo se habían construido 2.100 inmuebles cuando la ciudad precisaba de 7.000.

Por ello, entre 1916 y 1919 Otamendi y Mendoza incoaron las obras de construcción del Ferrocarril Metropolitano (inaugurando la línea comprendida entre Sol y Cuatro Caminos el 17 de octubre de 1919) y en ese mismo año constituyeron la Compañía Urbanizadora Metropolitana.

Declarada, desde un principio, la intención de *actuar en grandes superficies*, tal afirmación implicó llevar a término tres proyectos diferentes, todos en la misma zona: un primero, buscando la construcción —en las inmediaciones de Cuatro Caminos— de bloques de alta densidad para viviendas de alquiler; luego, edificando un parque urbanizado (viviendas unifamiliares en grandes parcelas, destinadas a una burguesía alta) al final de la Ronda, junto a las tapias de Moncloa; por último, un conjunto de equipamientos en el Ensanche inmediato a la Ronda, con intención de *consolidar* la zona.

Compañía Urbanizadora

La Compañía Urbanizadora Metropolitana se constituyó mediante un pacto entre los propietarios de suelo en la zona y Otamendi, Mendoza y Ocharán. Invitar a estos a poner su suelo a disposición de la CUM fue —desde el punto de vista financiero— brillante, al evitar el desembolso de capital y servir de garantía para obtener créditos con los que llevar a término la operación. De este modo, las *huertas* de la duquesa de Fernán Núñez, la propiedad del príncipe Pío de Saboya, de Eizaguirre, María Gutiérrez Casas o la familia Peñalver (cedidas en unos casos, vendidas en otros) pasaron a la CUM, quien en 1919 reconocía disponer de 542.938 metros cuadrados.

Las operaciones de suelo en Madrid despertaron, a lo largo del siglo XX, el interés de empresarios bilbaínos. Echevarrieta, Urquijo, Oriol o el propio Ocharán fueron singularísimos protagonistas en la construcción del Madrid moderno. Ajenos por completo a las propuestas del Ayuntamiento, su iniciativa tendría singulares consecuencias. Si Echevarrieta consiguió la concesión del segundo tramo de la Gran Vía y Oriol presentó —en esos mismos años— su proyecto de la Gran Vía circular, lo que interesó de la CUM a Ocharán fue percibir cómo su pretensión no sólo era construir viviendas en alquiler sino intervenir urbanísticamente, buscando que las vías de comunicación abiertas posibilitasen un rápido aumento del valor del suelo.

Conscientes de cómo una de las causas del fracaso económico de Ciudad Lineal habían sido las grandes inversiones en actuaciones aisladas, la preocupación de la CUM fue adquirir el suelo inmediato al que ya poseía de manera que en 1922 declaraba disponer de más de seis millones y medio de pies cuadrados bajo una sola linde. En este sentido, Ocharán facilitó créditos para expropiar 140.658 metros cuadrados de suelo entre las fincas próximas a Moncloa y Cuatro Caminos —en el límite del Ensanche— al entender que la urbanización de la zona y la construcción de una vía rápida entre ambas partes proporcionaría mayores beneficios.

Si la constitución de la CUM había sido consecuencia de la situación creada tras el espectacular crecimiento en el número de fábricas y la misma bonanza repercutió en un rápido y espectacular incremento en el precio de materiales de construcción y mano de obra, al terminar la Guerra la situación cambió porque al reconstruir los países en liza su industria, la española entró en una recesión que se tradujo en un fuerte paro obrero.

Muchas familias se vieron en la imposibilidad de asumir los elevados alquileres de la época, por lo que el número de viviendas vacías se disparó, contrariando las previsiones de una CUM que ya había iniciado las obras de los *Titanic*.

Obligada la CUM a cambiar su estrategia, la solución adoptada fue buscar la ayuda del Estado. De esta manera la CUM diversificó su actividad, actuando simultáneamente en proyectos tan distintos como licitar en la subasta para trazar y construir el tramo de la Ronda comprendido entre

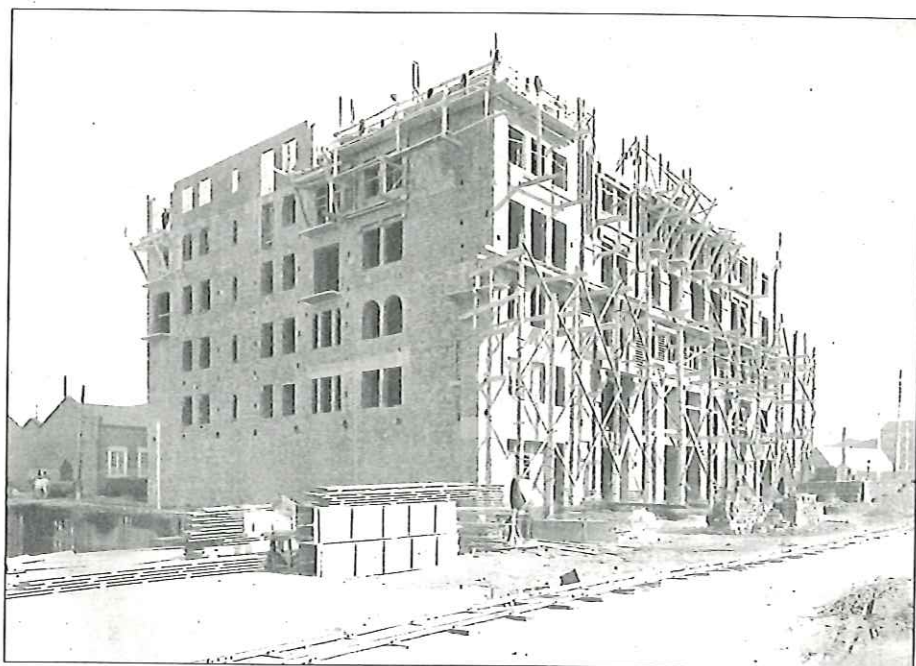
Cuatro Caminos –entonces Glorieta de Ruiz Jiménez– y el inicio del Parque Urbanizado –en realidad se presentó como único postor– para, una vez conseguida la concesión, trazar un eje de 920 metros de longitud y, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Reforma Interior de 1895, conseguir la expropiación de una franja de terreno de 40 metros de ancho, a cada lado de la nueva Gran Vía.

Construcción para el estado

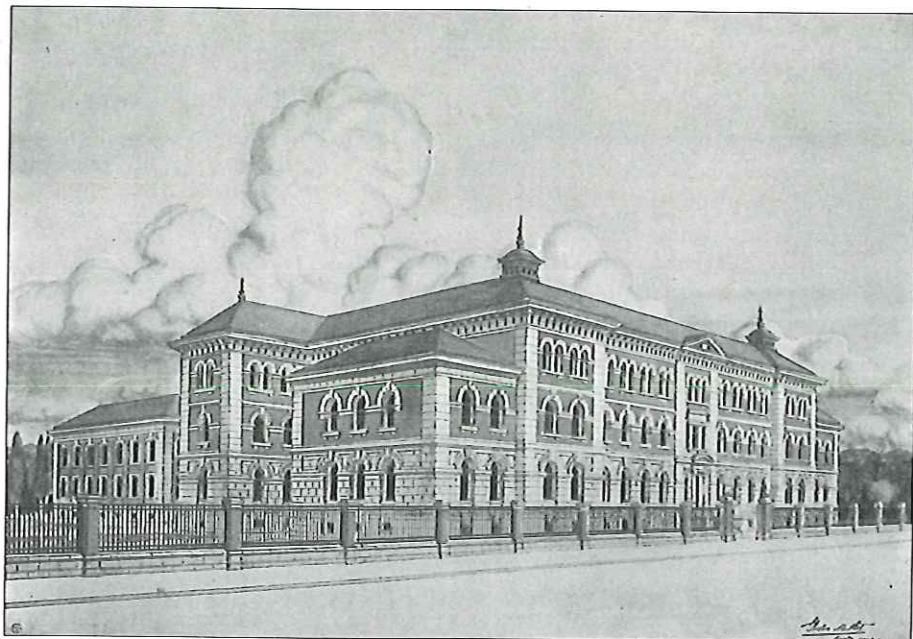
De nuevo un detalle aparentemente menor se convertía en clave de la astucia empresarial: aprovechando este suelo la gran operación de la CUM fue ofrecer a la Administración del Estado la construcción –en la parte de Ensanche con límite en la Ronda– de una Casa de la Moneda, una Comisaría Central, un Cuartel de la Guardia Civil, una Escuela de Policía y el Instituto Geográfico.

Su política fue, en tanto pudo, no vender a particulares y sí ceder suelo a la Administración, consientes de que así consolidaba y reforzaba la trama urbana. Ésta fue una de las razones por las que se vendió a la Guardia Civil un solar de 12.000 metros cuadrados. El negocio, es fácil comprender, fue pingüe por tres razones: se revendía a la Administración –a precio de mercado– un terreno poco antes expropiado, sumándole el valor añadido de estar ahora urbanizado; su presencia servía para garantizar el futuro urbanístico de la zona; y, por último, con la venta se conseguía la liquidez necesaria para realizar nuevas adquisiciones de suelo consiguiendo así la compra de una gran parcela que desde Cuatro Caminos llega a las Tapias de Moncloa, teniendo como límite al norte el arroyo Cantarranas y Julián Romea al sur.

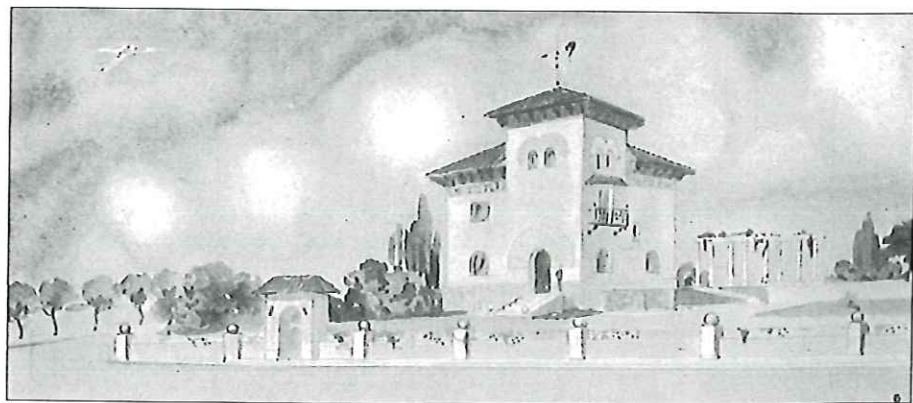
La ya comentada crisis de alquileres obligó a ralentizar (pese a estar finalizada la cimentación) la construcción del primer *Titanic* destinado a viviendas en alquiler para clases medias. Pero, consciente de cuanto esta crisis no afectaba a las clases altas, la CUM optó por concluir la urbanización del espacio comprendido entre el inicio de la Ronda y la tapia de Moncloa, construyendo lo que se denominó *Primer Parque Urbanizado*, centrando su actividad –a pesar de las incertidumbres económicas– en obras de infraestructura que pudieran ser financiadas por el Estado.



"Titanic" en construcción.



Instituto Geográfico y Estadístico.



Hotel de Carlos Mendoza.

Gran Vía Diagonal

Buscando un plan de accesos que facilitara la comunicación de su suelo con Madrid, la CUM procuró la aprobación municipal para el trazado de una nueva Gran Vía Diagonal que permitiera el paso a la calle Pablo Iglesias desde el final de Isaac Peral, hoy Plaza de Cristo Rey. Se esbozaba así lo que durante años sería principal preocupación de la Compañía: contar con acceso propio y diferenciado a cada extremo del eje Cuatro Caminos-Parque Urbanizado, unidos en aquellos momentos por un tranvía eléctrico que recorría el Paseo de Ronda. Y cuando las dificultades financieras obstaculizaron la buena marcha de la Compañía, Otamendi reclamó la exención del pago de los impuestos exigidos por el Ayuntamiento para elevar las edificaciones, argumentando los fuertes desembolsos realizados en la construcción de las infraestructuras viarias.

En 1923 la CUM continuó las obras de urbanización si bien introdujo un quiebro en su actividad: consciente de cómo el paro significa tanto un descenso en los jornales como un incremento en los precios de los materiales, optó por actuar como constructora. Así, paralelamente a la conclusión de las obras en el primer *Titanic*, la CUM inició trabajos de alcantarillado en la zona, organizó un edificio para talleres de carpintería y maquinaria, así como un almacén de cemento, produjo tres millones de ladrillos obteniendo de sus terrenos

arena de miga y organizando una instalación para su lavado y clasificación. Cautelosa del posible nuevo aumento en los precios de los materiales de construcción, llegó a almacenar más de 1.000 toneladas de hierro. Pese a la situación en que vivía el país, la CUM –sin duda gracias al trato de favor recibido del Gobierno– elevó su capital social confirmando cómo era su actuación, desde un punto de vista arquitectónico-urbanístico, ecléctica y contradictoria.

Parque Urbanizado

Siguiendo la pauta marcada en 1910 por Núñez Granés, autor del plan del Extrarradio, quien buscó fijar ordenanzas con idea de posibilitar la construcción de la ciudad por el sector privado, la CUM entendió que la edificación reflejaba las necesidades del mercado por lo que su política le llevó tanto a edificar los *Titanic* como a construir el Parque Urbanizado.

Si el primero era respuesta a una necesidad (levantaba bloques de alta densidad para viviendas en alquiler, reflejo del americanismo de la época) en el segundo caso asumió los supuestos nostálgicos de quienes reclamaban trazados medievales, calles en curva y referencias a una arquitectura supuestamente basada en la *tradición*. La ironía máxima viene al advertir que los arquitectos del *novedoso* bloque de viviendas de alquiler de alta densidad fueron los mismos (Casto Fernández Shaw y Joaquín Otamendi) que trazaron las nos-

tálgicas viviendas unifamiliares *neovascas* del Parque Urbanizado. Obvio que ambas soluciones reflejaban referencias a la experiencia centroeuropea. Pero si en el primer caso se quiso dar respuesta –en sintonía con las preocupaciones alemanas de la inmediata posguerra– al problema de la vivienda social tanto en la disposición de la planta como en la organización del bloque (o, incluso, en la forma de tratar la manzana) en las viviendas del Parque Urbanizado la referencia (en sintonía con una arquitectura anterior a la Guerra) se planteó respecto a un pasado nostálgico que nunca existió.

Si en el *Titanic* se adoptaron iniciales intentos para estandarizar y normalizar la construcción (como lo prueban los anuncios entonces publicados) en el Parque Urbanizado los mismos arquitectos reclamaban –conscientes de la ideología de sus clientes– una arquitectura falsamente regionalista, donde el recurso barroco aparecía ahora disfrazado de arquitectura popular.

Se entiende mal por qué Otamendi optara por colaborar con Fernández Shaw, máxime cuando el joven Secundino Zuazo –vasco, no lo olvidemos, como todos ellos– había colaborado, poco antes, con Antonio Palacios, asociado con Joaquín Otamendi, en las obras del edificio de Correos. Quizá la no participación de Zuazo se debiera a que ya en esos años tenía como cliente a Horacio Echevarrieta, para quien trabajaba en el segundo tramo de la Gran Vía madrileña; pero quizás se debiera igualmente a su negativa a colaborar con los numerosos pastiches arquitectónicos proyectados por Fernández Shaw en dicho Parque Urbanizado.

Fernández Shaw fue calificado por sus propios compañeros, durante años, como un *firmón* (opinión que se comprende al ver en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* el elevado número de proyectos presentados... ¡cada quince días!) capaz de asumir cualquier solución formal. Sin entrar aquí en detalle, es evidente que el Parque Urbanizado construido por la CUM nada tenía en común con las viviendas construidas en Berlín por arquitectos de la generación anterior, proyectistas como Schmittenner o Muthesius, máxime, cuando en ese mismo año de 1922 se había inaugurado la barriada de casas baratas de la calle Tenerife –inmediata a la CUM– donde aparece un tipo de arquitectura alternativo al pro-



Perspectiva del Parque Urbanizado.